

Institucionalización del imaginario moderno en las estaciones de servicio del Plan ACA • YPF

Los concursos de anteproyectos de 1936 y 1937

Institutionalization of modern imaginery in the gas stations of the ACA-YPF Plan. The schematic design competitions 1936 and 1937

Adrián Mallol i Moretti

Universidad Nacional de Córdoba, Argentina

Abstract

In the expansion plan carried out by Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) together with the Automóvil Club Argentino (ACA) from 1936 in Argentina, the architecture of Antonio Vilar played a fundamental role in the definition of the institutional of their image and the installation of a modern architectural morphology associated with the automobile. The paper analyzes the problems and results of significant schematic design competitions for gas stations called by YPF (1936), and ACA (1937), problematizing the question of construction of an identity, in full search of a language for a new architectural program born along the popularization of the automotive. In 1937 Vilar, winner of the ACA competition, received the commission to develop a vast plan of design and construction of stations of various scales, which will be deployed throughout the country in the next six years.

From hemerographic material, the schematic designs presented to both competitions are comparatively studied. The outstanding role of the morphological language used is presented, with an imprint of technical-functional efficiency that fuses adequately with the modern mechanical ideas of the time. Thus, Vilar's "pragmatic" architecture becomes a fundamental element in the construction of a collective imaginary of strong symbolic charge.

Resumen

En el plan de expansión llevado adelante por Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) conjuntamente con el Automóvil Club Argentino (ACA) a partir de 1936 en la Argentina, la arquitectura de Antonio Vilar jugó un rol fundamental en la definición de la imagen institucional de este último y la instalación de una morfología arquitectónica moderna asociada al automóvil. El trabajo analiza la problemática y resultados de sendos concursos de anteproyectos para estaciones de servicio convocados por YPF (1936), y el ACA (1937), problematizando la cuestión de construcción de identidad, en plena búsqueda de un lenguaje adecuado para un nuevo programa arquitectónico nacido a partir de la popularización del automotor. En 1937 Vilar, ganador del concurso del ACA, recibirá el encargo para desarrollar un vasto plan de proyecto y construcción de estaciones de diversas escalas, las cuales se irán desplegando por todo el país.

A partir de material hemerográfico, se estudian comparativamente los anteproyectos presentados a ambos concursos. Se plantea el rol destacado del lenguaje morfológico utilizado, con una impronta de eficiencia técnico-funcional que se fusiona adecuadamente con el ideario mecánico moderno de la época. Así, la arquitectura "pragmática" de Vilar deviene elemento fundamental en la construcción de un imaginario colectivo de fuerte carga simbólica.

Key words

ACA - YPF - Vilar - institutional architecture - gas station

Palabras clave

ACA - YPF - Vilar - arquitectura institucional - estación de servicio

Universidad Nacional de Córdoba (UNC). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUD). Arquitecto. Profesor adjunto de Arquitectura 6 y Profesor asistente en Arquitectura 3.

adr.mallol@gmail.com

Recibido el 21 de marzo de 2018

Aceptado el 20 de octubre 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



These stations are symbolic of a contemporary, motorized people, for in a very literal sense they pump the lifeblood of their mobile society.

Bruce Lohof, 1974

La estación de servicio como nuevo programa arquitectónico

Los años veinte constituyeron en nuestro país –como en la mayoría de países capitalistas occidentales– el momento de inserción definitiva del automóvil en la vida cotidiana. A partir de los nuevos sistemas de producción masiva introducidos primeramente por Ford en el campo de la automoción, la producción de excedentes con el consiguiente abaratamiento de los mismos, y la expansión política y comercial norteamericana posterior a la Primera Guerra Mundial, el mundo comenzó a presenciar la popularización de este medio de transporte en las capas de ingresos medios de la población, hasta entonces reducido al consumo ostentatorio de las élites. Esta difusión del transporte automotor por vía del coche particular, se generalizaría y extendería al transporte público y de mercancías, hasta ese momento reservados al tren, el tranvía, o la tracción a sangre.

El nacimiento y rápida difusión de un producto de consumo para el ocio y el trabajo completamente innovador como era el automóvil, produjo una revolución cultural en los usos y costumbres sociales, trayendo aparejada la necesaria aparición de nuevos equipamientos con programas funcionales desconocidos hasta entonces, como la “estación de servicio”, el “taller mecánico” o el “garaje”. Ante estos nuevos requerimientos, las disciplinas proyectuales (arquitectura e ingeniería, en esos momentos en plena discusión y definición de sus respectivos roles y competencias) se encontraron sin tipos probados o respuestas proyectuales previas, las cuales tuvieron que construir *ex novo* a lo largo de las primeras décadas del siglo, en una evolución que necesariamente transcurriría en paralelo al desarrollo de los diversos productos de automoción.

A los profesionales de la época, formados en la tradición *Beaux Arts*, la propia metodología

de proyecto aprehendida no les permitía vislumbrar una aproximación clara a la resolución de los nuevos programas, y aún menos, a la composición morfológica de estas tipologías industriales y comerciales, cuyo “carácter” había que descubrir y definir. Sin poder acudir a herramientas habituales como la “mímesis” o los “estilos” para caracterizar un edificio que expresara el programa, y en medio del surgimiento de nuevos materiales y técnicas que permitían la construcción de “elementos de la arquitectura” novedosos –los cuales alimentaban el repertorio de soluciones disponibles para la composición–, el panorama se presentaba particularmente complejo para la definición de una imagen adecuada a estos programas.

En medio de estas búsquedas tipológicas y lingüísticas –avenidas principalmente en los Estados Unidos de América–, ante el desafío que planteaba un salto de escala por la necesidad de definición de un tipo con voluntad de repetición en todo el país, el “concurso de anteproyectos” apareció como el proceso de elección idóneo, al permitir evaluar la mayor o menor pertinencia y eficacia de diferentes soluciones, y su capacidad para transmitir los valores con los que se pretendía cargar dicha arquitectura.

En este trabajo¹ se analizan dos concursos de anteproyectos para estaciones de servicio en nuestro país, realizados en los años 1936 y 1937. El primero convocado por la empresa estatal de hidrocarburos, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), y el segundo por el Automóvil Club Argentino (ACA), a partir de un convenio “de mutuo beneficio” firmado entre ambas para expandir su presencia en el país. Este análisis, realizado en base a material hemerográfico de la época –dada la inaccesibilidad a documentos originales en los archivos de ambas instituciones– buscará establecer relaciones de analogía y continuidad en las búsquedas morfológicas y funcionales entre las propuestas presentadas a ambos concursos, de diferentes autores. Dado que los casos de estudio analizados se limitan a los proyectos premiados y publicados en revistas de la época, estas concordancias y similitudes en los planteos de los proyectos

seleccionados demostraría la existencia de un cierto consenso disciplinar de los jurados en cuanto a lo que en ese momento se habría llegado a considerar una apropiada resolución del tipo y su lenguaje, con un marcado carácter en clave funcional moderna.²

La obra de Antonio Vilar apareció reconocida primeramente en el ámbito disciplinar por Bullrich ya en 1963 –aún en vida de Vilar–, como autor de una “obra singular y constante”, remarcando el valor de la serie de estaciones de servicio como “la obra de conjunto más importante del período (...) por el impacto que produjo en la mentalidad del gran público” (1963, p. 22). Posteriormente a la muerte de Vilar (1966), Scarone publicó en 1970 la primera monografía sobre su obra, en la cual consideró su trabajo sobre las estaciones “el primer caso argentino de unificación de diseño con clara identificación de la imagen de corporación, que ha tenido una penetración sin precedentes en el público” (1970, p. 37), destacando su intención de globalidad e integración a partir de la reducción de significantes y la redundancia en su aplicación. Asimismo, Gutiérrez & Ortiz (1972), en su *dossier* sobre “Arquitectura argentina 1930-1970”, hicieron una escueta referencia a Vilar considerando que había representado “la culminación del proceso racionalista”. Destacando sus “excelentes estaciones de servicio del ACA” acompañaban el texto con una fotografía –por primera vez– de una de las estaciones “menores” del Plan, la caminera de Río Tercero, junto a la estación con sede social de Mendoza (1972, p. 34 y p. 23), ya que en los textos anteriores citados solo se ejemplificaba su obra con la estación de Mar del Plata, tal vez la más importante de toda la serie. Años después Ortiz (1977) retomó estos conceptos en un artículo en el que haciendo un desencantado análisis de la arquitectura argentina, consideraba “desconcertante” el giro en su obra a partir de 1940.

Si bien estos autores realizaron una labor de construcción de Vilar como “pionero” de la arquitectura moderna en nuestro país en los años 30, destacando la serie de estaciones del ACA como parte importante de su trabajo en el conjunto de su obra, en general se remitían a los casos paradigmáticos de algunas de las

más importantes (Mar del Plata, Córdoba, Mendoza y Rosario) como ejemplificación, sin entrar en la consideración del curso que les dio origen, ni en la complejidad del contexto político-cultural de la época en la cual surgieron ni de las instituciones a quienes representaban, focalizándose en la obra de arquitectura y su lenguaje como problemática autónoma. Recién en la década del 80, a partir de la puesta en crisis del relato historiográfico realizada por Francisco Liernur (1986), se comenzaron a revisar los paradigmas canonizados por la crítica hasta entonces, buscando situarlos en un contexto cultural superador de la propia problemática disciplinar. En este trabajo de complejización y profundización en el análisis de la historia de la arquitectura nacional, el caso concreto de la obra de Vilar se comenzó a contextualizar en un campo más amplio que involucró, entre otros parámetros, el estudio de las políticas de estado y sus actores, los problemas de identidad nacional e institucional y sus relaciones, y la inclusión del valor simbólico en la discusión sobre el lenguaje utilizado.

A partir de esta reformulación crítica que buscaba romper moldes de catalogación anquilosada, Gorelik y Ballent comenzaron a revisar tanto la figura de Vilar (Gorelik, 1996 y 2001), como el papel de la empresa YPF (Gorelik, 1987; Ballent & Gorelik, 2001) en la reconfiguración y apropiación del territorio nacional a partir de su obra institucional, y la íntima relación de su despliegue modernizador con la obra de la Dirección Nacional de Vialidad (Ballent, 2005 y 2008) y las necesidades de representación y legitimación de un gobierno nacido del fraude y la corrupción. Tanto Gorelik (1987) como Alvarez Prozorovich (1991) mencionaron expresamente la realización de los concursos de anteproyectos de las estaciones de servicio para YPF y su relación con la posterior obra desarrollada por el ACA, sin adentrarse en el estudio de dichos concursos, los cuales aparecieron ilustrados en el catálogo de concursos de Rolando Schere (2008) a partir de los croquis, planos y reseñas publicados en las revistas de la época, las mismas que han sido utilizadas para las figuras que ilustran este escrito. Feal (2014), autor de la última monografía publicada sobre

Vilar, ahondó en la evolución lingüística de las estaciones del interior del país, a partir de las consideraciones de Gorelik (1996), sin hacer mención al concurso a partir del cual se generaron.

Finalmente, en relación con la evolución del ACA, institución convocante y gestora fundamental de la implantación del Plan acordado con YPF, resulta ineludible el trabajo de Piglia (2009 y 2014), en el cual indagó en profundidad en la relación entre el club de automovilistas y la empresa fiscal, y los actores participantes en una y otra o ambas al mismo tiempo, así como en las estructuras administrativas del Estado, y las complejas relaciones tejidas entre ellas. En su tesis, el tema de las estaciones de servicio acompaña permanentemente el desarrollo argumentativo historiográfico, sin entrar en valoraciones propias de la disciplina arquitectónica.

Podemos concluir así que los concursos de anteproyectos y su problemática constituyen en sí mismos un campo fecundo aún por profundizar, nudo proyectual de inicio del vasto plan de construcción posteriormente llevado a cabo por el ACA. Así, la hipótesis que guía el trabajo considera que a partir de dichos concursos, y la posterior materialización de las propuestas arquitectónicas para las diversas escalas del concurso de 1937 del ACA –ganado por Antonio U. Vilar y su equipo–, las edificaciones resultantes contribuyeron a la instalación del lenguaje arquitectónico moderno como sistema morfológico de referencia para un amplio público de usuarios y/o transeúntes, asociado al imaginario del automóvil³ y a una idea de eficiencia técnica y progreso. La rápida materialización del plan de construcción de estaciones de servicio por todo el territorio nacional –en paralelo al plan de construcción de carreteras llevado adelante por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)–, junto a una clara identificación de marca, ayudaron a transmitir una imagen institucional unitaria específicamente buscada por Vilar y el ACA, así como la idea de integración patriótica de un vasto territorio aún por descubrir, impulsada desde el Estado nacional a partir del fomento del turismo, en íntima asociación con el propio club de automovilistas e YPF.

Primeras búsquedas sobre el tipo en la cuna del automóvil

7

A partir del desarrollo automotor y la necesaria aparición de nuevos programas funcionales, la discusión especializada respecto a su posible resolución se dio de modo muy intenso en los Estados Unidos de América –cuna del automóvil y de las primeras multinacionales del petróleo– en las primeras décadas del siglo XX. En el caso concreto del programa “estación de expedición de gasolina y servicios complementarios”, estas empresas competían intensamente por la venta de sus productos a los automovilistas a través de una creciente red de gasolineras. En la carrera por atraer la atención de los usuarios para vender sus productos al tiempo de ser eficientes y rentables, se produjo durante más de treinta años una búsqueda lingüística sobre la imagen del tipo que deambuló estilísticamente desde el más anacrónico “clasicismo grecorromano” a un pregonadamente moderno “estilo internacional”, pasando por el *English-cottage-style*, el *Art-Decó*, el “colonial”, o el *mission-style* californiano, y todo tipo de variopintos intentos *kitsch*, desde la “pagoda china” al “edificio bomba de gasolina” –un auténtico “edificio parlante”– para finalmente arribar a un cierto consenso en torno a soluciones “modernas” alrededor de 1940, del tipo *box style* presentado por Hitchcock en su libro-catálogo de 1932 sobre el *International Style* (Hitchcock & Johnson, 1984).

La Argentina de esos años no era ajena a esta búsqueda estilística de los tipos más adecuados al nuevo programa –aunque a una menor escala, en torno a proyectos que derivaban del Neocolonial al *Art-decó*–, ni a la discusión en torno al problema del “carácter”. El salto de escala que implicaba el desarrollo de unas pocas tipologías a construir por todo el país planteaba un enorme desafío en la toma de decisiones, el cual llevó a la realización de los concursos de estaciones de servicio de 1936 y 1937, en los cuales pareció consolidarse un cierto acuerdo disciplinar en torno a unos tipos funcionales resueltos pragmáticamente con un lenguaje moderno, sin ornamentación ni referencias estilísticas al pasado. Sin



Figura 1. Derivas norteamericanas en la búsqueda representativa de un tipo para las estaciones de gasolina. De izquierda a derecha y arriba hacia abajo, en Jakle & Sculle (1994). Foto 2, *English-cottage-style*, p. 168; foto 3, *big-pump*, p. 29; foto 6, *art-decò*, p. 2. En Witzel, K. M. (1992). Foto 1, *Clasicismo Griego*, p. 41; *Colonial*, foto 4, p. 94; foto 5, *Mission Style*, p. 87; foto 7, *box style*, p. 89. Este último, de mediados de los 30, sería el modelo por el que finalmente se decantarían las grandes corporaciones del combustible.

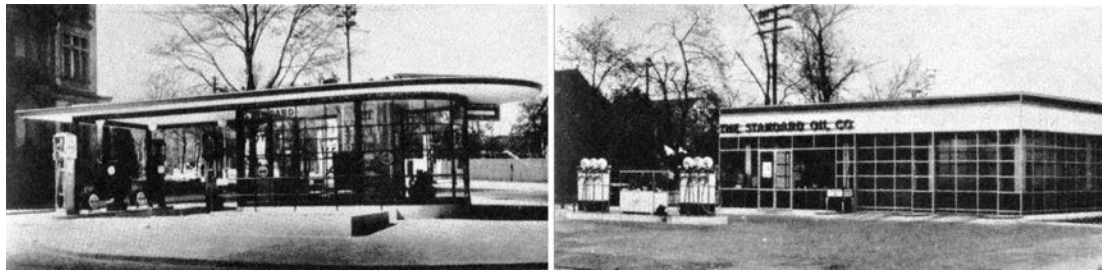


Figura 2. Estaciones de servicio (Hitchcock & Johnson, 1984). Izquierda, estación en Kassel, Alemania, 1930, del arquitecto Hans Borkowsky, de formas redondeadas en clave expresionista (p. 127). Derecha, estación de la Standard Oil de Ohio, en Cleveland, 1931, de Clauss & Daub, una caja prismática completamente acristalada (*box style*), pintada con los colores corporativos correspondientes a la empresa e identificación de marca en grandes tipos aplicados sobre la fachada (p. 135).

embargo, el lenguaje neocolonial gozaba de gran aceptación, y muchas estaciones de servicio continuaron construyéndose con esta caracterización, incluso por parte de la empresa YPF para estaciones franquiciadas en el interior del país cuando ya estaba en pleno desarrollo el plan de expansión con el ACA.

El problema del “carácter”

La definición del “carácter” como principio de composición no es sencilla, y ha sufrido variaciones a lo largo del tiempo, desde su enunciación a fines del siglo XVIII –a partir de Boullée y Quatremère de Quincy– hasta los tratadistas norteamericanos de principios del XX –Curtis y Pickering–, de amplia difusión en los Estados Unidos, donde se planteaban

las primeras discusiones ante la necesidad de materialización de nuevos tipos para los nuevos programas industriales y comerciales del capitalismo. En este sentido, como señala Liernur, los arquitectos latinoamericanos de fines del XIX, por afinidades históricas y de lengua, fueron más afines al instrumental técnico-teórico del reservorio conceptual latino, aunque esto no significa que el anglosajón no haya sido igualmente importante (Liernur, en Schmidt, 1993, p. 11).

Si bien el concepto había sido introducido por Boullé, fue Quatremère de Quincy, en la *Encyclopédie Méthodique d'Architecture* (1788) quien lo definió extensamente, señalando tres acepciones particulares que indican en esencia una distinción sobresaliente, aunque con significados particulares. La primera remite a las ideas de "fuerza, potencia, grandeza y sublimidad moral", cuando una obra está dotada de calidad, relacionándola con la monumentalidad. La segunda remite a la idea de "originalidad", a una obra "que tiene algún signo distintivo" que la haga notar, "sobre todo en las obras de imitación". Y la tercera indicaría una cualidad distintiva de la obra cuando se dice que una obra tiene su carácter, expresando esta idea de propiedad un "poder que tiene la obra de manifestarse" en cuanto su particular naturaleza y destino (Quatremère de Quincy, 2007, p. 109-110). Así, para el proyectista, su trabajo consistiría en "imprimir a cada edificio una manera de ser, adaptada de tal manera a su naturaleza o destino, que pueda revelar en trazos bien pronunciados aquello que es y aquello que no puede ser", considerando este "arte de caracterizar cada edificio, vale decir de hacerlo sensible con las formas materiales y de hacer comprender las cualidad y propiedades inherentes a su destino, (...) quizás de todos los secretos de la arquitectura el más preciado de poseer y al mismo tiempo, el menos fácil de ser dominado" (p. 115-116). Esta tercera acepción fue considerada la más importante para elaborar una "teoría del carácter", desarrollada sobre tres medios principales del diseño: la forma de la planta y el alzado; la selección, medida y modo de los ornamentos; y las masas y género de la construcción así como los materiales.

Este núcleo conceptual básico evolucionó con las posteriores teorizaciones de Durand, Viollet-le-Duc, Taine, Guadet y Planas, las cuales llegarán a nuestro país mediadas por los profesores de la Escuela provenientes de *l'École des Beaux Arts*, así como por los diversos tratados escritos por dichos autores.⁴

En relación con el "reservorio conceptual anglosajón", este evolucionó también a partir de la tradición del academicismo francés y su metodología de composición. En 1923, Nathaniel Curtis publicaba *Architectural Composition*, completo tratado orientado a la enseñanza en el que situaba ya desde la primera página la "expresión del carácter" como característica de la arquitectura, en el establecimiento de una definición diferenciadora de la mera resolución utilitaria de las construcciones ingenieriles, aportando a la discusión propia del momento. En su libro sostenía que la naturaleza de la arquitectura se ve afectada por innumerables factores externos, variables con el contexto, desde el clima o la topografía, a la religión o la cultura, los cuales deberían reflejarse en la arquitectura, poniendo en cuestión la relación causa-efecto "*form follows function*" establecida por el Movimiento Moderno como base programática de su sistema morfológico. Si bien apelaba a la necesidad de que el carácter del edificio se correspondiera con su programa, consideraba que no se podía dejar de lado el significado espiritual, superando el lado estrictamente material de la disciplina. Invitaba asimismo a tener en cuenta que las "modernas ideas de eficiencia y economía" llevaban a considerar cualquier elemento agregado en función de las apariencias como algo superfluo, olvidando que en las "artes visuales" la apariencia es fundamental, una vez que los requerimientos de uso y estabilidad han sido convenientemente resueltos. Finalmente, ensayaba una distinción entre "estilo" y "carácter", considerando que "el estilo puede otorgar carácter, pero que el carácter no es estilo", agregando que "en la arquitectura moderna el esfuerzo por expresar la función del edificio por medio del estudio de la masa y el detalle es lo que le imparte carácter", el cual podía ser expresado por más de un estilo (Curtis, 2011, p. 163).

En 1933 se publicó otro libro de gran influencia en el mundo de la enseñanza anglosajona, *Architectural Design*, del profesor Ernest Pickering. Este autor coincidía con el anterior en considerar el carácter como elemento a tener en cuenta por encima de la funcionalidad del edificio y cualquier otro principio de composición, como expresión externa de las cualidades internas del mismo. Ahondaba en el concepto distinguiendo tres tipos: el “carácter funcional”, que debería expresar el propósito por el cual el edificio se ha realizado; el “carácter asociativo”, que deviene de anteriores experiencias del usuario, modelado por la influencia de tipos tradicionales; y el “carácter personal”, como cualidad emocional asimilable a la personalidad de un ser humano. La definición del segundo tipo le llevaría a criticar la eliminación de toda asociación con el pasado practicada por los “ultra-modernistas”, reflexionando que la idea de que solo la función “controle el exterior más allá de sus efectos”, si se llevara a sus extremos, conduciría a que “la arquitectura desapareciera y solo existiría la ingeniería” (1941, p. 268). Reconocía, sin embargo, la necesidad de repensar las asociaciones de ideas vigentes, ya que la evolución material en el campo de la construcción estaba cambiando el carácter de los edificios modernos, por ejemplo, a partir de la superación de las limitaciones del ladrillo y la piedra en la configuración de las aberturas.

La definición de Pickering del tercer tipo, emocional y abstracto, resultaba la más compleja, y a la vez, la más abierta, ya que consideraba que “si un edificio es diseñado con el espíritu correcto, este tipo de carácter emanará naturalmente de la estructura por sí mismo” (1941, p. 269). Enumeraba como posibles cualidades a transmitir “vitalidad, reposo, gracia, moderación, festividad, dignidad, etc.”, considerando esencial que esta “cualidad intangible” se correspondiera, una vez más, con la función del edificio, y en relación con su contexto. Es interesante destacar que el autor, ya bien entrado el siglo e inmerso en el seno de la cultura del capitalismo, no desdeñaba la asimilación de ningún tipo de programa emanado de las nuevas condiciones sociales y económicas, preguntándose en cada caso por la mejor forma de abordar estos

nuevos programas. Expone así una sucesión de casos ejemplarizantes, desde lo comercial, oficinas, iglesias, pabellones, y viviendas, hasta presentar cuatro casos de análisis de programa, los cuales representan cuatro tipos de carácter: “funerario, recreativo, doméstico, y utilitario”, siendo este último una estación de servicio. Sin entrar en mayores consideraciones, destacaba de esta que “los elementos deberían estar compuestos de acuerdo con las reglas del buen diseño, en orden a no desmerecer la apariencia del vecindario” (1941, p. 304), poniendo una vez más el foco en el contexto, a diferencia de los teorizadores del Movimiento Moderno más radicales.

En nuestro país, autores como Christophersen y Noel –formados ambos en la tradición *Beaux Arts* en París–, ahondaron en el concepto a partir de la revalorización de la arquitectura colonial hispánica, considerada en su relación con el clima y las posibilidades técnico-constructivas del interior del país, en la búsqueda de un “carácter nacional” que permitiera articular una expresión propia, signo del carácter de nuestro pueblo. Ello dio lugar a la construcción del concepto “neocolonial” en la década del diez, ampliamente difundido a través de la *Revista de Arquitectura*, editada por el Centro de Estudiantes de la Escuela de Arquitectura, entorno de discusión académica en la cual se formarían los profesionales que harían eclosión en los 30, como Vilar. Este tránsito del academicismo historicista al eclecticismo neocolonial vendrá acompañado por una depuración formal que marcará el camino a la transición hacia la arquitectura moderna.⁵

El Automóvil Club Argentino y Yacimientos Petrolíferos Fiscales

El ACA, fundado en 1904 como club de *sportmen* a imagen de los clubes de élite ingleses, realizó en la década del veinte una importante reconversión interna a partir de la entrada en la Comisión Directiva de hombres del comercio y la industria vinculados al Centro de Importadores de Automóviles y Anexos, interesados en impulsar la difusión del automóvil fomentando la vialidad y el turismo, con el consecuente aumento en la venta de unidades y servicios asociados a las mismas.

Con este objetivo se impulsaron permanentes campañas institucionales de conscripción de nuevos socios entre la creciente clase media, las cuales permitieron un incremento exponencial de la masa societaria del club, consolidando al ACA en la década del treinta como el mayor club de automovilistas del país (Piglia, 2014).

YPF, la empresa de hidrocarburos nacional fundada en 1922, centró su acción durante la década del veinte en la consolidación de su posición en las áreas de extracción y producción, y a mediados de los 30 comenzó a concentrar sus esfuerzos en el área de comercialización, debiendo entonces competir con empresas multinacionales norteamericanas y holandesas ya firmemente instaladas en el país. Implementó entonces un plan de expansión con la construcción de estaciones de servicio propias o franquiciadas (Gorelik, 1987), acompañado por un programa controlado y sistematizado de identidad, buscando normalizar las representaciones de la empresa (De Ponti, 2012), y una intensa campaña promocional con lemas tales como “YPF hace Patria, YPF abre caminos”, con el objetivo de instalar la idea de una empresa moderna, eficiente y nacional. En este proceso de expansión, luego de un período de búsquedas contradictorias de modelos arquitectónicos, finalmente se decidió realizar en agosto de 1936 la convocatoria a un concurso nacional de anteproyectos de estaciones de servicio.

Hacia 1936, la presencia efectiva del ACA estaba centrada en la Capital argentina y la costa atlántica, con algunas casillas camineras sobre las rutas a Mar del Plata – por “el interior” y por “la costa”, futuras rutas 2 y 11– y Luján, con escasas posibilidades de crecimiento debido a la fuerte inversión requerida para acometer las obras necesarias en la construcción de una verdadera red de servicios nacional. Al mismo tiempo, YPF comenzaba a enfrentar los problemas de gestión particulares del tener que dedicar esfuerzo y recursos a la consolidación de una red de estaciones propias, con la consecuente distracción de su tarea productiva primordial al tener que crear una nueva organización administrativa y técnica que se ocupase de ello (Villafañe, 1942).

La colaboración entre la empresa y el club había comenzado a mediados de la década anterior, en forma de publicidad de YPF a cambio de su financiación de grandes premios de automovilismo y campañas de señalización de caminos, ambos realizados por el ACA, y la expedición de la nafta fiscal con descuento para los socios del club (Piglia, 2014). A partir de 1931 comenzó la promoción explícita de la empresa estatal desde la portada de la revista *Automovilismo* –órgano oficial de difusión de las actividades deportivas y sociales del club, de carácter mensual–, para finalmente a mediados de 1935 formalizar un convenio “de mutuo beneficio” –el cual entraría en vigor en agosto de 1936– por el cual el ACA vendería exclusivamente los productos de YPF. En diciembre de 1936 se perfeccionó dicho convenio, firmando un contrato por el que dicha venta exclusiva se realizaría a cambio de un crédito sin interés en forma de productos, para financiar la construcción de una amplia red de estaciones de servicio y sedes del club (Villafañe, 1942, p. 10). A partir de la firma de este convenio, el club comenzó a desarrollar una rápida e intensa actividad, comprando terrenos en capitales de provincia y junto a las principales rutas construidas por la Dirección Nacional de Vialidad, llamando a concurso el proyecto de los futuros edificios en junio de 1937. La propia revista del ACA, en su tarea divulgativa de las acciones emprendidas en relación con este acuerdo, comenzó a denominarlo “Plan ACA·YPF”, como se lo conoce desde entonces.

Los concursos de arquitectura

Primer concurso convocado por el ACA en 1929

En la década del treinta el mecanismo de concursos de arquitectura constituía un proceso de validación contrastado y arraigado entre instituciones y profesionales del país, aunque no exento de disputas. Para estos arquitectos, dada la propia tradición *Beaux Arts* en la que se habían formado, la mecánica del concurso estudiantil había formado parte de su proceso pedagógico, y constituía parte insoslayable del ejercicio profesional liberal como dispositivo de (posible) reconocimiento y consagración. Por



Figura 3. Portadas de la revista *Automovilismo*. Izquierda 148 (mayo-junio, 1931), la cual aparece por primera vez dedicada a YPF, motivo que sería una constante desde ese momento, con frases alusivas al carácter nacional de la misma y el consumo patriótico de sus productos. El pie de ilustración dice: "Usando exclusivamente NAFTA NACIONAL Y.P.F. hará que el funcionamiento de su automóvil sea perfecto. Sólo así experimentará el verdadero placer del turismo". Centro, 173 (diciembre, 1933), "Yacimiento Petrolífero Fiscal de Comodoro Rivadavia - Un pozo en el mar. HAGA PATRIA USE. NAFTA YPF". Derecha, 193 (noviembre, 1933), "En un claro de la selva salteña, obreros de Y.P.F. instalando bombas de vapor. HAGA PATRIA. USE NAFTA YPF".

su parte, la Sociedad Central de Arquitectos (SCA), desde su fundación en 1886, fue una fuerte impulsora del sistema, tanto entre sus asociados como ante organismos públicos y privados, cumpliendo una labor didáctica al ofrecer sus servicios de asesoría para la elaboración de bases de convocatoria y/o su cuerpo de jurados a quién lo solicitase, o negociando modificaciones sobre bases ya presentadas, a partir de su propio Reglamento de Concursos como herramienta de clarificación conceptual e instrumental.

La SCA promovía el sistema de concursos actuando corporativamente en defensa de los intereses de sus asociados, poniendo a consideración de las instituciones o empresas convocantes que su auspicio y difusión oficial garantizarían el apoyo de la propia matrícula y el contralor de la calidad de la propuesta ganadora. Desde el punto de vista de las organizaciones, el concurso les proveía una legitimización del propio proceso de selección de un proyecto, imprescindible en el caso de organismos estatales sometidos a criterios de transparencia pública, y necesitados de asegurar la calidad del resultado de una inversión de recursos públicos de magnitud ante

la ciudadanía. En el caso de organizaciones privadas, estas también se beneficiarían de la transparencia y eficiencia asociadas al proceso, convalidando no solo al proyecto ganador, sino fortaleciendo y dando visibilidad al propio organizador del mismo, lo cual permitiría utilizar al concurso como reclamo publicitario. No obstante, el sistema tenía defensores y detractores, tanto dentro como fuera del campo disciplinar, siendo visto como problemático e innecesario por las empresas y los funcionarios del Estado, acostumbrados a una larga tradición de contrataciones directas, más ejecutivas y plausibles de control sobre el resultado final (Cirvini, 2004). Por estos motivos, numerosos organismos públicos e instituciones privadas no llegaban a acuerdos con la SCA, al no aceptar algunos de los puntos de su Reglamento, convocando de todas maneras sus concursos sin el aval de esta Sociedad, lo cual acontecería con sendos concursos realizados por el ACA. No así con el de YPF, el cual si contó con su activa participación.

El ACA, en los años de la gran expansión societaria previamente mencionada, había recurrido por primera vez al sistema de

concursos para el proyecto de su nueva sede social. Ya en 1925, en Actas de la SCA, se menciona la posible convocatoria de un concurso por parte del ACA para el diseño de "un gran edificio", para lo cual la Sociedad le envía una nota ofreciendo su participación, junto a un ejemplar de su Reglamento de Concursos (Sociedad Central, septiembre 16 de 1925). En 1928 se reitera el ofrecimiento de cooperación "para la realización por concurso público de las obras arquitectónicas que proyectan", con "la intervención de la Sociedad en la redacción de sus bases y en el Jurado respectivo", adjuntando asimismo el Reglamento y la nómina actualizada de su Colegio de jurados (Sociedad Central, julio 20 de 1928; Correspondencia oficial). Luego de un variado intercambio de correspondencia al respecto, en marzo de 1929 el ACA presentó las Bases de un concurso de anteproyectos para su sede social, en la modalidad restringida —ya que solo podían participar arquitectos e ingenieros que fueran socios del Club—, sin consensuar con la SCA. De acuerdo a estas Bases, el jurado iba a estar compuesto por los miembros de la Comisión Directiva y la Comisión Revisora de Cuentas del ACA, a los que se invitó a sumarse, como técnicos en la materia, al Presidente de la SCA, al Presidente del Centro Nacional de Ingenieros, y al Decano de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales. Ante este hecho, dada la minoría de profesionales técnicos en la constitución del jurado, luego de "haber hecho todos los trámites para que desaparecieran esos inconvenientes", la SCA no se avino a auspiciar el Concurso, "por no encontrarse de acuerdo con el Reglamento de Concursos y carecer las bases de garantías necesarias para los concurrentes" (Sociedad Central, abril 17 de 1929). De todas maneras el Concurso se llevó adelante, resultando ganador el proyecto del arquitecto Alejo Luis Pazos, el cual finalmente no se construyó.

En septiembre de ese mismo año (1929) la SCA aprobó un nuevo Reglamento de Concursos, el cual introdujo la figura del Asesor, con el rol de Director del Concurso. Este nuevo Reglamento fue el que la SCA impulsó decididamente durante la siguiente década, abogando, entre otras cosas, por "asegurar la competencia

libre y leal de los concurrentes", y un fallo basado en las opiniones de técnicos (Schere, 2008, p. 160). Estos requisitos serían fuente de numerosas disputas entre la SCA y diversos promotores de concursos, que acabaron indefectiblemente con la no prestación de soporte ni auspicio de la Sociedad a los mismos, tal como sucedería con el siguiente concurso del ACA en 1937.

El Concurso nacional de 1936: las estaciones de servicio para YPF

En julio de 1936 la Dirección de YPF, previamente a la firma del convenio con el ACA, envió a la SCA las bases de un "Concurso de anteproyectos para la construcción de estaciones de servicio automovilístico". A partir de detectar en dichas bases ciertas divergencias con el Reglamento de Concursos vigente, ésta decidió conformar una comisión de profesionales para solicitar a la empresa la reforma de las mismas (Actas, 1936, Sesión 13º, julio 16), de la cual formaría parte el arquitecto Carlos Vilar, hermano menor de Antonio y coautor en algunos proyectos conjuntos. Esta Comisión medió con YPF (Actas, 1936, Sesión 14º, julio 23), llegando a consensuar la realización del llamado de acuerdo con el propio Reglamento de Concursos de la Sociedad, por lo cual ésta confirmó su participación en la conformación del jurado con un miembro de la institución (Actas, 1936, Sesión 18º, agosto 13), legitimando así la transparencia y profesionalidad del proceso con su prestigio institucional.

Las bases del concurso se libraron en agosto, abierto a la matrícula nacional de arquitectos e ingenieros. Las mismas establecían la presentación de proyectos a elección entre dos opciones de terreno (en esquina o entre medianeras), junto a un escueto programa funcional común a ambos terrenos, con no más de 60 m² cubiertos divididos en dos paquetes (oficina, espera, baños; y lavado de coches, vestuario y baños de personal), y una amplia playa de maniobras con tres surtidores, bomba de aire, fosa de engrase y elevador. Este programa incluía algunos requerimientos generales, entre los cuales destacan la solicitud de ubicación de una propaganda con el letrero



Figura 4. Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio de YPF. Primeros premios en las dos categorías, ambos para el ingeniero Ricardo Dillon. A la izquierda para terreno en esquina; y a la derecha terreno entre medianeras. *Revista de Arquitectura* (marzo, 1937), 195, p. 127 y 132.

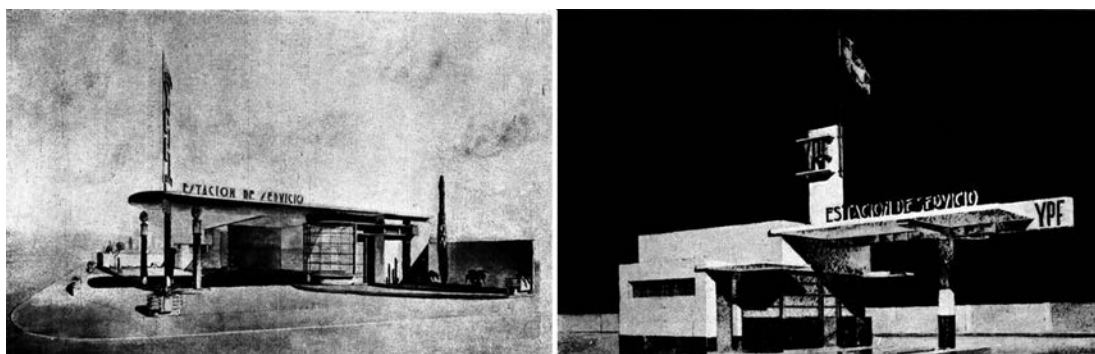


Figura 5. Segundos premios. A la izquierda terreno en esquina, arquitectos Alvarez, Weyland y Quiroz; a la derecha terreno entre medianeras, arquitectos Héctor Pujadas y Ernesto Schiffrin. *Revista de Arquitectura* (marzo, 1937), 195, p. 128 y 133.

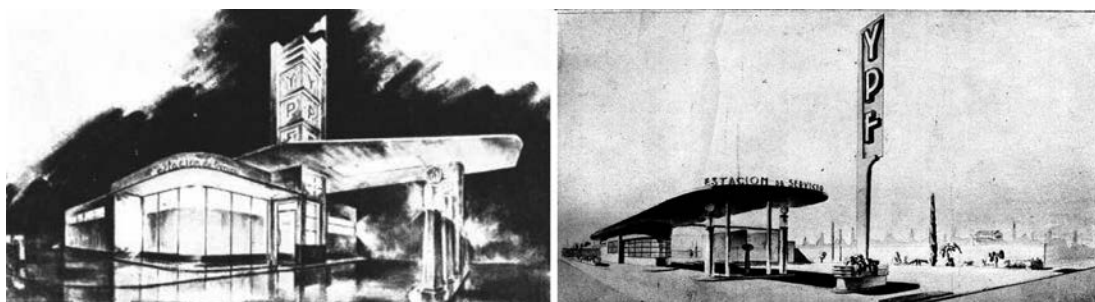


Figura 6. Tercer y quinto premios terreno en esquina. Izquierda, tercer premio, ingeniero Juan A. Valle y arquitecto E. Rodríguez Videla; a la derecha, quinto premio, arquitectos Alvarez, Weyland y Quiroz. *Revista de Arquitectura* (marzo, 1937), 195, p. 129 y 131.

de YPF, y una expresa indicación en relación al estilo, “librado al criterio del proyectista” (“Informaciones,” 1936, p. 409).

Al concurso se presentaron 43 propuestas (24 en esquina y 19 entre medianeras), entre las que se establecieron cinco y tres premios respectivamente. El jurado quedó integrado por tres técnicos de YPF y dos arquitectos de la SCA,⁶ el cual determinó ganador en ambas opciones a los proyectos del ingeniero Ricardo Dillón, por su “acertado concepto arquitectónico y una esmerada presentación”, centrándose la valoración del jurado en el “sentido práctico” de la ubicación de funciones, la “amplia visual” desde la oficina que “facilita la vigilancia de la playa, su movimiento y control de personal”, la independencia y acceso de baños para el público, y sobre todo, la amplitud y diversidad de maniobras simples que permite la playa y el sistema de movimientos propuesto. Este último criterio fue utilizado para marcar la diferencia respecto al resto de trabajos premiados (“inconvenientes en la circulación de coches”, “exceso de maniobras para llegar al lavado”, “playa reducida”, etc.) (“Concurso de anteproyectos,” 1937, p. 126-134 y 145). Curiosamente, a pesar de la importancia que toma en los diversos proyectos presentados la señalética solicitada con la marca YPF, en ningún momento el jurado manifiesto en sus “fundamentos del fallo” tomar en consideración este destacado elemento de identificación, centrandolo en aspectos funcionales sin entrar en consideraciones subjetivas.

Entre los proyectos premiados se puede observar cómo todos respondían a una estética alineada con códigos modernos –no necesariamente “racionalista” o “funcionalista”–, limpia, con columnas circulares de hormigón armado, cubiertas planas y grandes paños vidriados, además de aleros en voladizo de formas redondeadas cubriendo el sector de surtidores. No se aprecia en estos proyectos ninguna variante estilística regional, neocolonial o decó, como venía siendo habitual hasta el momento, lo cual habla de un cierto consenso del Jurado respecto al modo y el lenguaje con que el programa debía ser resuelto para la época, vale decir, respecto al “carácter” que debía tener un edificio con un programa industrial-comercial de ese tipo. Sin conocer

las discusiones que pudieron producirse entre los cinco miembros del mismo por la ausencia de actas, pero a partir de considerar las tipologías que para esos años la empresa venía construyendo en clave neocolonial o decó, puede inferirse el importante peso que debieron de tener en la decisión final los arquitectos René Karman y Ernesto Lagos en el dictamen del concurso.

El arquitecto Lagos, elegido por sorteo entre los miembros de la Sociedad profesional, era uno de los socios del estudio Sánchez, Lagos y De la Torre, reconocidos por su producción arquitectónica en clave moderna en edificios residenciales, especialmente como autores del edificio Kavanagh de Buenos Aires, inaugurado ese mismo año. Por su parte, es muy probable que ya en esos años Karman trabajara con sus alumnos ejercicios del tipo señalado en el libro de Pickering, como podemos constatar en las publicaciones de numerosos trabajos de alumnos suyos en la *Revista de Arquitectura*, basados en programas industriales de nuevo cuño, alejados ya de los temas “clásicos” con los que había iniciado su andadura pedagógica en la Escuela de Arquitectura. Podemos ver allí cómo trabajos de temática industrial, comercial o sanitaria resultaban resueltos en clave moderna (un diario, un banco hipotecario, un sanatorio en las sierras, una biblioteca pública), mientras otros de temática religiosa, militar o doméstica continuaban siendo abordados con estilos clásicos o neocolonial (un Seminario diocesano, una iglesia de peregrinación, un hospital militar, un club hípico) (*Revista de Arquitectura*, 1933, números. 145 a 156).

El Concurso restringido de 1937: las estaciones de servicio para el ACA

A pesar de que el concurso de YPF fue rápidamente fallado en septiembre, no se llevó a cabo ninguno de los proyectos ganadores. En el estado presente de nuestra investigación no se ha podido comprobar qué ocurrió, pero se puede suponer que a consecuencia del convenio firmado con el ACA se decidió suspender la implementación de estas estaciones, dejando en manos del Club la decisión sobre el diseño de las futuras

estaciones de servicio.⁷ Éste realizó un llamado a concurso privado de anteproyectos en junio de 1937, en la modalidad “restringido por invitación” entre profesionales socios de la entidad, el cual no contó con el auspicio de la SCA por no avenirse el ACA a adoptar su Reglamento de Concursos,⁸ que implicaba necesariamente el llamado a concurso abierto a todos los profesionales del país y la conformación de un jurado con asistencia de la SCA. Finalmente, el Jurado quedó conformado con miembros de la Comisión Directiva del ACA, algunos de ellos ingenieros, en ausencia total de arquitectos y representantes de la SCA.⁹ Vemos que se reproduce así lo acontecido años antes con el anterior concurso de 1929, aunque en este caso el ACA ya no invita a participar a la SCA, sino que simplemente desoye sus reclamos. Surge entonces la cuestión de cuál sería la motivación de la institución para realizar la contratación del proyecto mediante este procedimiento. La importancia que había alcanzado entonces el ACA, sumado a la experiencia de su anterior concurso –sin mayores consecuencias negativas por no haber contado con el auspicio de la sociedad profesional–, parecen haber permitido al club evitar las consecuencias del impredecible resultado que podría acarrear un concurso abierto arbitrado por un jurado profesional, tal como solicitaba la SCA. De todas maneras, la convocatoria demuestra que el club valoraba el sistema concursal, aunque bajo sus condiciones, las cuales le permitían un estricto control sobre el resultado a partir de una selección previa de los participantes invitados, y un jurado constituido por su propia Comisión Directiva. Se puede entender entonces que más allá de la “transparencia” –no estrictamente necesaria al no tratarse de un organismo público como en el caso de YPF– debieron prevalecer otras consideraciones para el llamado a concurso, como el asegurarse la eficiencia y calidad del resultado ante la magnitud de los recursos implicados, así como la posibilidad de utilizar las imágenes del mismo como reclamo publicitario de autovalidación institucional, en una clara búsqueda de un resultado ejemplarizante como manifestación de su creciente importancia y visibilidad. Por

esos años, y apoyado en la amplia labor desplegada en pro de la vialidad nacional desde los años 20 –previamente a la existencia de la DNV–, el club se sentía parte fundante de una obra de civilización para el bien de la nación, con un marcado carácter patriótico, permanentemente autoproclamado a través de discursos y notas institucionales en los medios de difusión de la época (Piglia, 2009).¹⁰

Las bases del concurso establecían la presentación de propuestas para tres tipologías diferentes: una estación de servicio urbana, con un programa funcional similar al del concurso anterior de YPF pero que lo duplicaba en superficie y servicios; una estación de servicio con local para la filial provincial del club, garaje y vivienda de personal, la cual sería construida en capitales de provincia; y una estación de servicio caminera, con un programa que incluía habitaciones para vivienda de dos personas, a construir sobre las rutas. Entre las consideraciones explicitadas por el Jurado para ponderar su dictamen se mencionan “su monumentalidad, su fácil individualización, distribución de dependencias (...), facilidad de movimiento de los coches, (...) así como la apreciación en conjunto”, habiendo resultado elegido por unanimidad el proyecto presentado por Antonio U. Vilar por la “superioridad de su trabajo”¹¹ (“Entra en su fase definitiva,” 1937, s.p).

El perfil de los profesionales invitados por el ACA a participar de su concurso ya prefigura una cierta idea del tipo de diseño buscado desde el Club, dada la trayectoria de todos ellos, reconocidos en el campo de la “arquitectura moderna”. Los proyectos del primer y segundo premio dados a conocer en la revista *Automovilismo* confirman esta presunción, con propuestas funcionales, resueltas con un lenguaje claro, de volúmenes prismáticos simples con superficies poco articuladas; grandes cajas murarias, opacas, contrapuestas a paños vidriados, y ausencia casi total de elementos decorativos; propuestas despojadas de referencias estilísticas previas, de carácter discreto y autocontenido, en clave moderna.¹²



Figura 7: Revista *Automovilismo* (julio, 1937), 212. [Portada]. Fotografía de un muelle de YPF en Comodoro Rivadavia, y páginas centrales dedicadas al resultado del Concurso de anteproyectos, con imágenes del primer y segundo premios, bajo el título “Entra en su fase definitiva el Plan ACA YPF”.

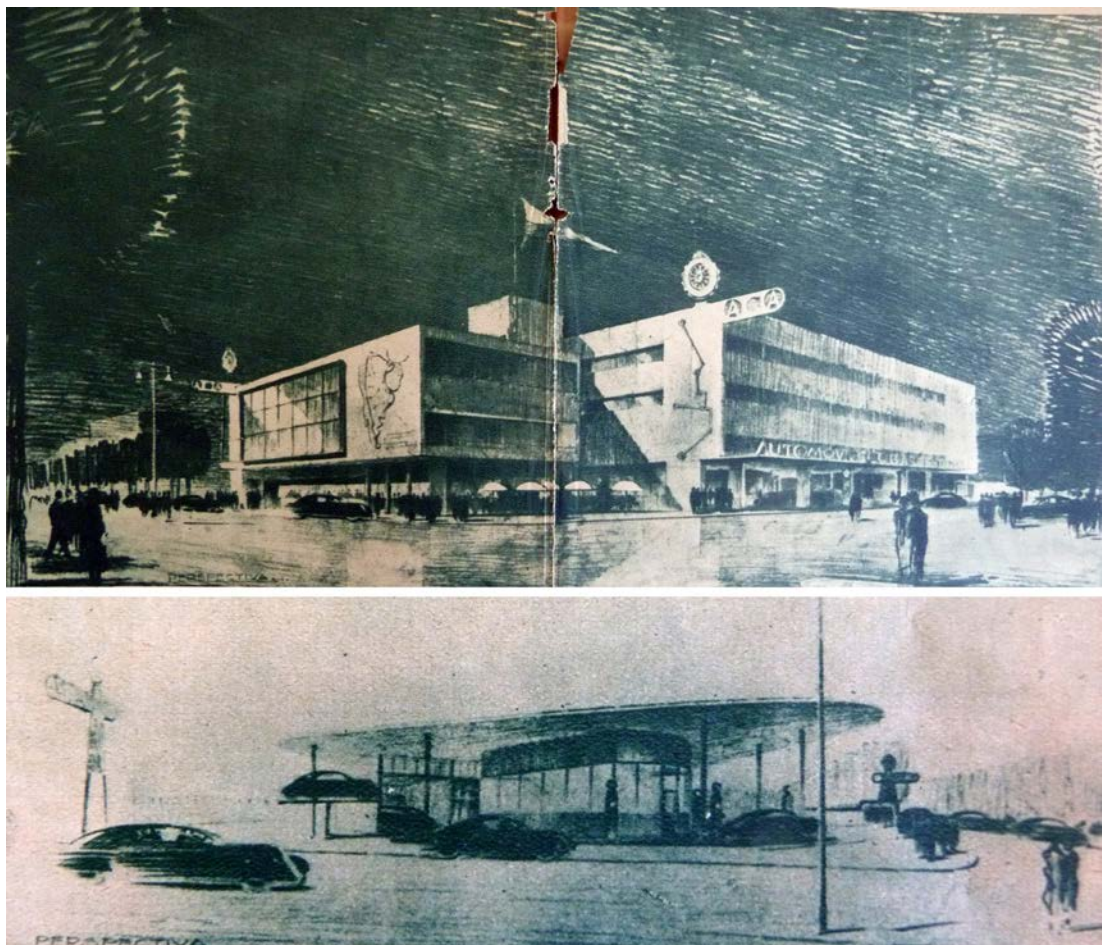


Figura 8. Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio del ACA. Primer premio: ing-arq. Antonio U. Vilar. Arriba: estación con sede filial para capitales provinciales. Abajo: estación de servicio urbana. *Automovilismo* (julio, 1937) 212, s.p.

Es interesante observar cómo las tipologías resueltas por Vilar y su equipo responden perfectamente a los considerandos del jurado del concurso de YPF de 1936 –el cual había salido publicado en la *Revista de Arquitectura* en marzo de 1937, tres meses antes del Concurso del ACA–, otorgando especial importancia al esquema funcional, la amplitud y claridad de uso de la playa de maniobras, y las visuales de control. A estos esquemas programáticos se agregó la parte social de la filial y el estacionamiento, los cuales adquirirán –en función de su volumen y la propia resolución del proyecto– un notable protagonismo en las estaciones con sede provincial, la más importante y “monumental” de las tipologías a concurso. Vilar organizó el “partido” compositivo de los edificios partiendo de formas estereométricas simples y planos puros –sin molduras, ni obra decorativa de ningún tipo, con la sola interrupción compositiva del vacío de los huecos de fenestación–, incluyendo la cobertura de las islas de surtidores que quedan expuestos en primer plano, garantizando una percepción clara de los paquetes funcionales correspondientes a cada volumen. Especial importancia cobra la resolución del paquete programático del garaje, pieza fundamental en la composición por sus propias dimensiones, el cual Vilar resolvió a partir de vigas cantilever que le permitieron despejar completamente la planta baja, creando una caja con fenestraciones altas corridas que acentúan su horizontalidad, al tiempo que la separaba del suelo sobre una malla de pilares exentos, generando un espacio vacío y oscuro sobre el que la caja pura y blanca pareciera flotar. Este espacio solo compositivamente “vacío” albergaba todo el programa relacionado con la prestación de servicios al automóvil, mientras las islas de surtidores quedaban francamente expuestas en la esquina para facilitar la circulación entrando por una calle y saliendo por la otra.¹³ El otro volumen que destacaba limpiamente, de menores dimensiones y con una mayor superficie vidriada corresponde a la parte social del programa, albergando salones para socios, dos viviendas para los encargados, y

una sala en la planta baja para información turística. Ambos volúmenes se articulaban a partir de una cesura en la composición, que permite percibirlos como cajas independientes –a lo cual contribuye su diferente altura–, aun conformando un edificio de clara lectura unitaria.

Esta capacidad expresiva del proyecto ganador, de un cierto objetivismo abstracto inspirado en el racionalismo alemán de la primera postguerra, conseguiría comunicar y conectar con un público lego a partir de su reducción de significantes a unos pocos elementos reconocibles, producto de “una rigurosa depuración de los elementos constitutivos a su mínimo funcional” (Scarone, 1972, p. 33-34), en los cuales se haría hincapié reiteradamente desde la propia institución, utilizando la propia expresión de esta arquitectura moderna como aparato de propaganda. Este lenguaje de “nueva objetividad” blanca, de un claro sentido retórico alejado de los postulados revolucionarios que podía representar en el momento de su surgimiento en Europa, adquirió en nuestro país el rango de demostración visible de progreso y modernidad, el cual en rigor solo se estaba produciendo de forma parcial (Liernur, 2004). Con sus volumetrías simples y despojadas, la nueva retórica moderna funcional-maquinista cuajó rápidamente en un cierto público de la época, expresamente referida a un programa dirigido a amantes y usuarios de la mecánica automovilística, autoproclamada vanguardia de modernidad y progreso, tal como lo sostenía reiteradamente el Club a través de los artículos de su revista, en la cual desde los años 20 se iba construyendo una tríada virtuosa “caminos-automóvil-turismo” asociada a “progreso”. Esta asociación de ideas programáticas, que en los años 20 no había hallado el reconocimiento ni la complicidad que el ACA buscaba en los sucesivos gobiernos, encontró a partir de la creación de la DNV y el gobierno del Gral. Justo un adecuado marco de entendimiento y mutua cooperación, en la cual se entrelazaron los objetivos del Estado y las instituciones, y los propios actores de las mismas (Piglia, 2009).¹⁴

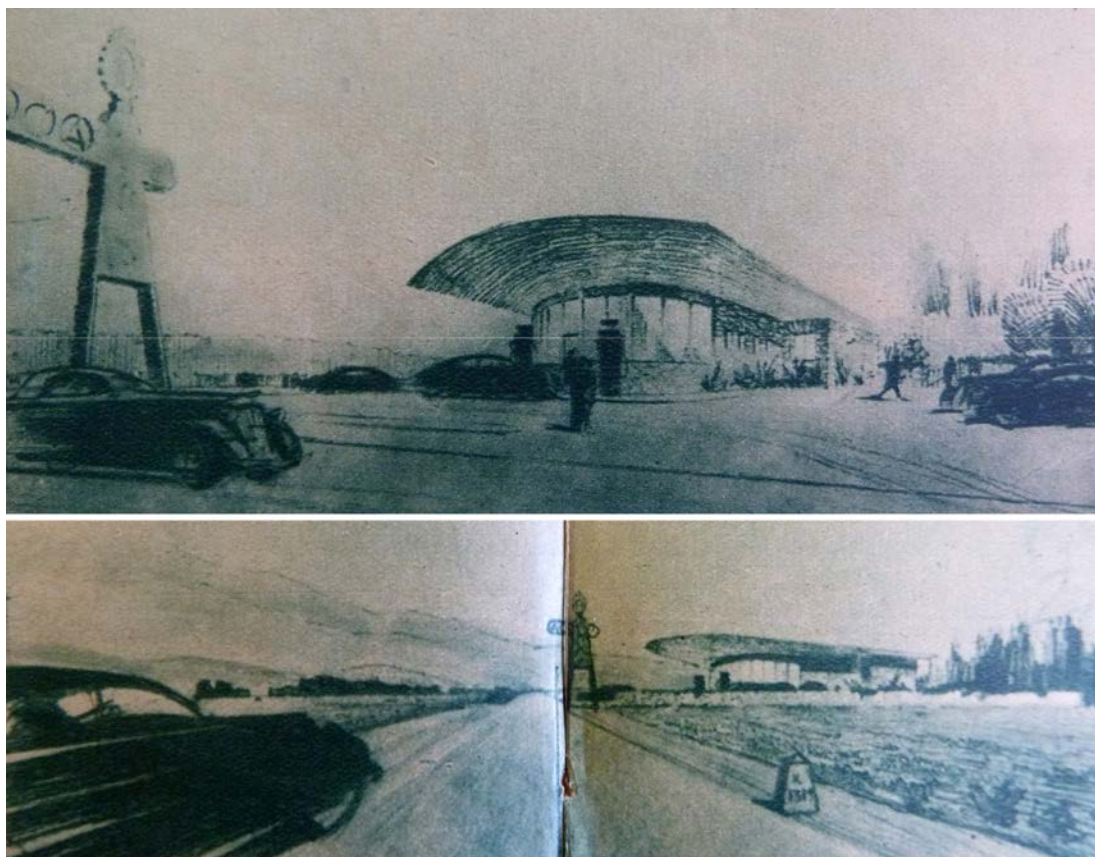


Figura 9. Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio del ACA. Primer premio, a la izquierda ingeniero arquitecto Antonio U. Vilar. Arriba, estación caminera. Abajo, la misma estación vista por un automovilista desde el camino. *Automovilismo* (julio, 1937), 212, s.p.

A la claridad expresiva de su resolución, Vilar sumó la preocupación por la identificación institucional, buscando que los diversos edificios contemplados en el Plan fueran fácilmente reconocibles y transmitieran un “concepto de unidad”, considerando desde un principio expresamente “la conveniencia de que todos los edificios respondieran a un cierto carácter, o tuvieran una identificación que los hiciera fácilmente reconocibles; detalle que en realidad vendría a ser un apreciable valor arquitectónico de esa obra de conjunto” (Vilar, 1943, p. 7). Como hemos visto, la preocupación por el carácter a transmitir por el edificio era central en la concepción proyectual de la época, y así lo expresa el propio autor. Vilar, sin llegar a mencionar cuál es el carácter del que pretende dotar su arquitectura, en el

edificio con sede provincial y garaje consigue con su proyecto transmitir tanto la fuerza y la potencia de una cierta monumentalidad funcional (propiciada por el voluminoso programa del garaje), así como la originalidad (en relación a la resolución de programas similares de la época), y su particular carácter como manifestación de la naturaleza y destino del edificio (evidenciados en la playa de maniobras y los surtidores cubiertos), características descritas por Quatremère en su definición fundacional. Asimismo, el edificio trasunta ciertas cualidades intangibles, como una moderada vitalidad conjugada con una serenidad y dignidad propias de la importante institución que busca representar, así como una idea de eficiencia y racionalidad asociadas al progreso técnico y la innovación encarnadas

por el automóvil. Por su parte, la propuesta de estaciones carreteras, con sus formas curvas y gran superficie vidriada, transmite una mayor idea de movilidad y dinamismo propios de la ruta, mientras el “muñeco” consigue llamar la atención indicando un punto amable de sosiego y reparo para el viajante.

El expreso diseño de una serie de “atributos” característicos resultó clave para facilitar esta lectura unitaria señalada por Vilar, a partir de una señalética figurativa en forma de “muñeco”, el cual representaba una persona a la vera del camino, teniendo por cabeza la insignia del Club –hasta ese momento, único elemento icónico de identidad–, y un brazo extendido con las siglas ACA. Con igual finalidad propuso, como detalle simbólico y único elemento ornamental en las fachadas, un plano de la República Argentina de 6 metros de altura con las principales rutas del país, aplicado sobre el frente murario de los edificios con sede filial. Estos elementos fueron grafiados en cada uno de los croquis presentados al concurso, mostrando cómo incluso a la distancia, en medio de una carretera, se podía llegar a reconocer la presencia de una estación del ACA, transmitiendo seguridad al conductor, vigilando, jalonando e iluminando el camino “como un faro de puerto” (Vilar, 1943, p. 7).

Por su parte, el proyecto presentado por el arquitecto Jaime Roca, que obtuvo el segundo premio, presentaba en su resolución del edificio con sede provincial y garaje un planteo estético y volumétrico de menor claridad que el de Vilar. Presidido por una torre de base cuadrangular que dominaba la composición –la cual remite instintivamente a ciertos elementos de la arquitectura neocolonial, aunque ya despojada de todo elemento decorativo–, transmite un mayor carácter monumental, con una fuerte carga representativa difícilmente asociable al programa funcional de la estación. El resto del proyecto combina grandes paños vidriados en el sector de ventas en planta baja, ventanas corridas horizontales en una planta alta (probablemente en el salón para socios) de estética moderna, y otra fenestración más doméstica en las plantas superiores

(probablemente correspondientes a las dos viviendas para encargados). El sector de carga de combustible cuenta con su marquesina correspondiente, resuelta con un limpio plano de hormigón acabado en forma redondeada. No queda claro, a partir del croquis que se ha podido obtener de su presentación al concurso, dónde se había ubicado el paquete programático correspondiente al garaje, de tanta magnitud y protagonismo en el caso del proyecto premiado de Vilar. El planteo general, si bien responde a una búsqueda monumentalidad, resulta un tanto fragmentado y confuso.

Más acertada resulta en cuanto a claridad compositiva y lenguaje –a nuestro entender– la propuesta para las estaciones camineras, en hormigón, acero y vidrio, con gran protagonismo, en este caso, de la señalética y la marquesina de surtidores, con una identificación que no dejaría lugar a dudas respecto a las partes del programa y de la función del propio edificio en la velocidad del paso por carretera, retrotrayéndonos, en su lenguaje, a la estación del arquitecto Hans Borkowsky en Kassel –presentada años antes por Hitchcock y revistas especializadas del medio (ver fig. 2)–, con su resolución expresionista con grandes paños de vidrio curvo. En este caso, el protagonismo de la composición lo tenía la señalética con la marca institucional, en una línea similar a los desarrollos norteamericanos de la época, estando este mismo sistema identificativo ausente en la propuesta para la estación con sede provincial y garaje. A falta de conocer las Actas del jurado con su dictamen –la información difundida a través del órgano del club solo pondera las bondades del primer premio, adjuntando las imágenes del segundo sin ahondar en detalles críticos (“Entra en su fase definitiva,” 1937)–, creemos que estos edificios presentados por Roca, si bien correctos y seguramente muy bien resueltos dada la trayectoria de su autor, a ojos del jurado pueden haber carecido de una correcta transmisión al público de esa idea de unidad que prevalece en la presentación de Vilar.

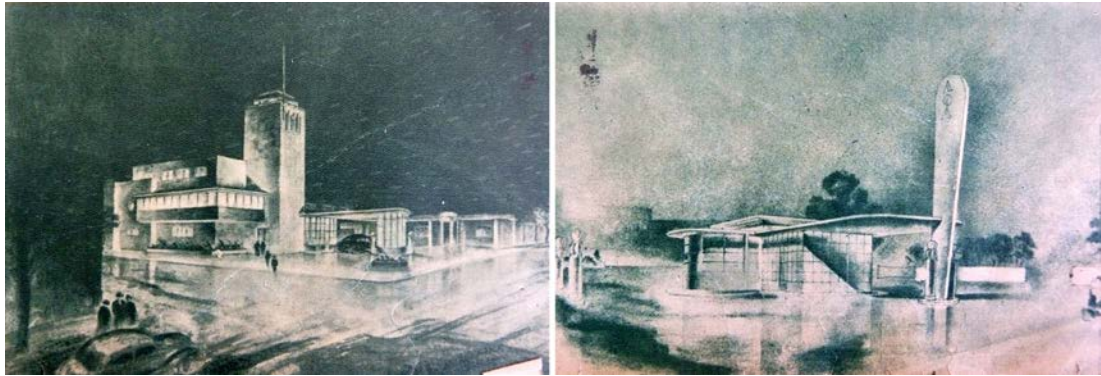


Figura 10. Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio del ACA. Segundo premio, arquitecto Jaime Roca. A la izquierda, estación con sede filial para capitales provinciales. A la derecha, estación caminera. *Automovilismo* (julio, 1937), 212, s.p.

La instalación de un lenguaje identitario

El corto período transcurrido entre la publicación de los resultados del primer concurso y la convocatoria del segundo, permite inferir que el concurso de YPF de 1936 sirvió de referente insoslayable para los participantes del segundo. La unidad lingüística en clave “moderna” que presentaban todos los trabajos premiados en el concurso de YPF, deja vislumbrar un cierto acuerdo del jurado respecto al tipo de resolución y carácter que el nuevo programa requería, el cual se correspondería con las ideas y trayectoria profesional de los proyectistas seleccionados para el concurso del ACA.

En esta concordancia entre los profesionales –arquitectos e ingenieros–, nos interesa ahora reconocer cómo en el pensamiento y la discusión acerca del abordaje que correspondería al nuevo programa, se contaba con antecedentes internacionales a partir del material que venía siendo publicado en diversas revistas extranjeras especializadas de la época, las cuales podían ser consultadas por los miembros de la SCA en su biblioteca ya que formaban parte de su acervo.

La publicación de obras y proyectos de los nuevos programas arquitectónicos eran recurrentes en *The Architectural Record* – revista norteamericana de arquitectura y diseño–, la cual en sus ediciones de junio de 1930, diciembre de 1931, agosto 1933,

marzo y noviembre 1934, y octubre 1935, incorporaba fotografías y planos de diversas estaciones de servicio, incluyendo en el número de diciembre de 1931 el edificio de la Standard Oil en Cleveland proyectado por Clauss & Daub, posteriormente tomado por Hitchcock y Johnson como caso ejemplificador del *Box style*. Este caso iba acompañado de un breve texto que destacaba la estandarización del modelo, “el primero de una cadena, del cual se construirán entre 100 y 200 unidades cada año” (“A standardized filling station unit,” 1931, p. 458). Por su parte, *Moderne Bauformen* publicó en 1934 tres ejemplos de estaciones en Alemania, acompañadas otra vez por la estación en Cleveland.

El antecedente más importante lo podemos encontrar en el número de *The Architectural Record* de junio de 1930, el cual incluye un largo artículo monográfico dedicado a estaciones de servicio, realizado por el arquitecto danés radicado en Estados Unidos Knud Lönberg-Holm, con el asesoramiento de los departamentos técnicos de diversas empresas petroleras. El mismo, centrado en las cuestiones técnicas del diseño de estaciones, y sin llegar a tratar en profundidad la cuestión morfológica, dejaba sentada una posición que parece haber sido compartida por los profesionales ganadores de los concursos analizados. Dicho artículo iniciaba criticando la cruda competición que se había entablado en los Estados Unidos de América entre las

estaciones de servicio por llamar la atención de los consumidores, haciendo del propio edificio un reclamo y llevando a un “conflicto de intereses entre el comercio y la comunidad”. Luego de enumerar diversas derivas en la resolución de estaciones de esos años –como las presentadas previamente en la fig. 1– consideraba que en ese tipo de edificios se habían escondido los equipos mecánicos para obtener “uniformidad plástica” y “no ofender”, algo considerado de dudoso valor, ya que estos “han perdido su carácter individual, al no permitírseles ser lo que son”. A pesar de no mencionar el autor específicamente la problemática del “carácter”, esta noción sobre la necesidad de expresar un edificio “lo que debe ser” remite directamente a las discusiones sobre el mismo propias de la época, entroncando con las nociones de función-forma y la debida “honestidad moral” de la arquitectura moderna.

A modo de cierre del tema, el autor brindaba su visión, centrada en la “claridad de lectura” que todo edificio debería tener basado en sus funciones básicas, tanto una escuela como una fábrica o una estación de servicio, abogando por una “unidad plástica fruto de un programa claramente formulado y un uso racional de los materiales, la forma y el color” (Lönberg-Holm, 1930, p. 564). Esta propuesta ideológica de corte funcionalista, basada en la razón dirigida a fines, venía complementada con fotografías de estaciones consideradas racionales, las cuales “no pretenden ser más que estaciones de servicio”, “más allá de cualquier superficial *styling* arquitectónico”, considerando la clara visualización de la “isla con bombas de gasolina” el verdadero escaparate del programa, demostrativo de su función, y “correcto en cualquier entorno” (Lönberg-Holm, 1930, p. 570-571). Asimismo, el autor subraya la necesaria claridad en la resolución y apariencia de las estaciones, para garantizar su eficiencia y fácil mantenimiento, ahondando posteriormente en cuestiones técnicas que abarcan desde la ubicación de los tanques de gasolina, a la iluminación o el tamaño de las tipografías de los carteles indicadores para poder ser visualizados correctamente a la distancia. Analizando los

resultados de ambos concursos, así como las bases de la convocatoria de 1936, podemos intuir que líneas de pensamiento proyectual como las de este autor fueron compartidas por parte de los participantes y los jurados, ya que los proyectos premiados presentaban similares preocupaciones técnicas, y un cierto consenso en los criterios morfológicos para el planteo de la imagen de las estaciones.

A partir de estos concursos, y el posterior desarrollo del Plan ACA-YPF con el diseño de estaciones realizado por Vilar y su equipo, este lenguaje abstracto, moderno, “objetivo”, con una impronta técnico-funcional muy cara al mundo automotor, conseguiría instalarse en el imaginario del camino y el turismo nacional, modélico y modelizador en relación al disfrute del tiempo ocioso y la idea de consolidación de la unidad nacional por la vía del conocimiento del interior. Factores determinantes de este éxito serán la repetitividad del tipo caminero amojonando el país a lo largo y a lo ancho, y la pregnancia figurativa del “muñeco” acompañando a los viajeros, transmitiendo esa idea de unidad buscada desde el propio proyecto. El éxito del Plan resultó decisivo en la construcción de identidad y marca de ambas instituciones, asociadas desde entonces a una idea de progreso y reconocimiento (conquista) de un territorio aún por explorar, como valor patriótico continuamente exaltado desde los medios discursivos de la época, ayudando a la consolidación territorial de un país en crecimiento ya entonces excesivamente concentrado en torno al puerto. La arquitectura despojada de Vilar –carente de significantes explícitos apriorísticos, al menos en nuestro país, como apuntábamos previamente– permitió cargarla de significado a la medida de las necesidades de la institución, apuntalando su construcción de identidad, ayudando en forma decisiva a la consolidación del ACA como club de automovilistas de referencia por los siguientes setenta años. Asimismo, como apuntan Gorelik y Ballent, actuaron en el interior del país como “comandos didácticos de vanguardia, con la explícita vocación de generalizar en el país un imaginario de progreso urbano” (2001, p. 161).

Reflexiones finales

La línea argumental expuesta hasta aquí nos permite reafirmar la estrecha relación existente entre ambos concursos, con una continuidad en las búsquedas morfológicas y funcionales aun entre los diferentes autores de los proyectos, la cual estaría hablando de un cierto consenso disciplinar en cuanto al modo de abordaje y resolución de este nuevo programa funcional surgido al calor de la difusión del automóvil, luego de más de dos décadas de derivas morfológicas en torno al mismo. Dicho esto sin ignorar que, en realidad, esta cierta unidad de criterio vendría dada por el especial filtro que significa la selección realizada por un jurado entre los proyectos presentados –en el caso del concurso de YPF–, y por la propia elección de los participantes –en el caso del concurso del ACA–, sin saber a ciencia cierta quién eligió a los profesionales invitados a participar, pero que por sus trayectorias hasta ese momento presentaban un perfil coherente en clave “moderna”. A partir de estos concursos, y la posterior materialización del Plan ACA·YPF con las tipologías de clara impronta moderna desarrolladas por Antonio Vilar y su equipo, estas contribuyeron decisivamente en la instalación de este lenguaje arquitectónico como sistema morfológico de referencia asociado al imaginario del automóvil, unido a una idea de progreso y eficiencia muy caro al mundo mecánico y burgués de la época, mientras para otros contenidos programáticos ese mismo público seguía enfocado en la exigencia de modelos académicos de mayor tradición, con una representatividad ya instalada y contrastada socialmente. Mientras, la discusión sobre el carácter parecía irse solventando en base a una discriminación estilística basada en los programas funcionales, constituyéndose poco a poco “el moderno” como un estilo más a aplicar en función de los requerimientos programáticos para una gran mayoría de los profesionales, vaciado ya de todo contenido.

A la luz de la apertura del presente abordaje, y tomando en consideración la falta de conocimiento de las propuestas correspondientes a los cuartos y quinto premio del concurso del ACA de 1937, se abriría una línea de investigación posible a partir de

buscar en los archivos que pudieran quedar del ingente trabajo de Prebisch y del estudio Sánchez, Lagos y De la Torre, para intentar recuperar sus proyectos presentados al mismo, y así, con sus propuestas a la vista, poder profundizar en el análisis respecto a este último concurso y sus resultados. Se considera de particular interés poder llegar a indagar en la presentación del estudio del arquitecto Ernesto Lagos, dada la amplia composición de lugar respecto al tema y su resolución que este debía de manejar por su participación en el Jurado que analizó las 43 propuestas del concurso de YPF del año anterior.

Agradecimientos

A Sebastián Malecki por sus comentarios y dedicación, y a los pares evaluadores, que con sus observaciones me han permitido profundizar en la línea de estudio que vengo trabajando.

Notas

¹ Este texto presenta un avance de investigación en el desarrollo de la tesis *La obra de Antonio U. Vilar para el Plan ACA·YPF (1936·1943): arquitectura, territorio, y representación institucional*, en el marco del programa de Doctorado en Arquitectura de la Universidad Nacional de Córdoba.

² En el presente artículo se utiliza el vocablo “moderno/a” para referirse a la arquitectura o el diseño, se hace conceptualmente en sentido amplio, con las precauciones y valoración crítica que lo trabaja Liernur (2004) al abordar la definición “Moderna (arquitectura)”, en relación con las variables y matices que adquirió en nuestro país, distante de cómo podría ser utilizada e interpretada en los medios europeos, e incluso distante de la noción “Movimiento Moderno”.

³ El concepto “imaginario” es tomando en el sentido trabajado por Bronislaw Baczko para el cual “los imaginarios sociales son referencias específicas en el vasto sistema simbólico que produce toda colectividad y a través del cual ella se percibe, se divide y elabora sus finalidades”, partiendo de la

consideración de que “el mismo adjetivo [social] designa la inserción de la actividad imaginante individual en un fenómeno colectivo. (...) A través de estos imaginarios sociales, una colectividad designa su identidad elaborando una representación de sí misma” (Baczko, 1991, p. 27-28).

⁴ Para una discusión amplia de la evolución del concepto de carácter en Francia y su influencia en el proceso de conformación del corpus disciplinar en la Argentina, así como la búsqueda de un “carácter nacional”, remitimos al artículo de Claudia Schmidt (1993). Asimismo, Schmidt (1995) ha estudiado la recepción y difusión de los tratados canónicos de arquitectura en el ámbito local, en “Mirada y recepción de las principales teorías y libros de imágenes”.

⁵ Tanto Liernur (2004) como Gorelik (1996) considerarán al Neocolonial como momento de transición de la arquitectura académica local a la arquitectura moderna. Aliata señala como el Neocolonial “contiene en sí ciertas preocupaciones que son derivaciones directas de la evolución de la teoría académica”, preocupada como fin último “por la ‘generación de carácter’ nacional de cada pueblo” (2013, p. 127).

⁶ El Jurado quedó conformado de la siguiente manera: en representación de YPF: ing. Ricardo Silveira (Presidente), capitán Alfredo Constante (Subgerente comercial), e ing. Eduardo Saubidet Bilbao (Jefe del Departamento Técnico); en representación de la SCA: arq. Ernesto Lagos (seleccionado por sorteo); en representación de los concursantes: arq. René Karman (“Concurso de anteproyectos,” 1937).

⁷ Sin embargo, y aun existiendo el convenio con el ACA, YPF continuó inaugurando estaciones con su propia marca, sin adoptar las tipologías ganadoras de su concurso, tal como se puede ver en la propia revista del ACA, *Automovilismo*, donde en el número de mayo de 1938 se anunciaba desde la portada una nueva estación de YPF en Olivos; en julio de 1938, otra en Bánfield; y en julio de 1939, otra en Goya, Corrientes. Estas estaciones no respondían al canon lingüístico consagrado en el Concurso de 1936, siguiendo lineamientos neocoloniales en el caso de Olivos y Goya, y un cierto “estilo moderno” en el caso de Bánfield (*Automovilismo*, 1938-1939).

⁸ En Acta de reunión de la Comisión Directiva de la SCA del 29 de abril de 1937 se deja constancia que el arquitecto R.C. De Lucía comenta haber asistido a una Asamblea del ACA, y que a la vista de que la institución había convocado previamente concursos de importancia realizados de forma irregular, tomó

la palabra para “inducir al Club a realizar Concursos de acuerdo al Reglamento de la SCA y bajo su dirección”. El presidente del Club solicitó entonces la remisión de documentos ilustrativos al respecto. En Actas subsiguientes no hay más menciones a este tema, por lo que damos por descontado que habiendo sido enviada la documentación solicitada debe de haber sido desestimada por el ACA, a la vista de la convocatoria finalmente realizada, fuera de los parámetros del Reglamento de la SCA. (Actas, 1937, Sesión 4^ª, abril 29).

⁹ Comisión Especial que actuó como Jurado: Gral. Camilo Idoate (presidente del ACA), Carlos P. Anesi (vicepresidente 1^º), Horacio A. Pozzo (secretario), Arnaldo Massone (tesorero), ing. Eduardo L. Edo (prosecretario y presidente de la Comisión Técnica), y el ing. Daniel Iribarne (miembro de la Comisión Directiva) (“Entra en su fase definitiva,” 1937).

¹⁰ En este sentido, la revista *Automovilismo* se constituyó en pieza central del aparato de propaganda del club, en cuyas notas, número a número, se exaltaba este papel fundante, construyendo la figura de una institución patriótica y pionera en torno a la triada “camino-automóvil-turismo”, asociada a su vez al concepto de “progreso”. Esta construcción no era ajena a la que por esos mismos años realizaba YPF –mucho tiempo antes de la firma del referido convenio entre ambas–, y a la que propulsaban los gobiernos de restauración conservadora nacidos del golpe de estado de 1930 y el “fraude patriótico”, necesitados de validación y valoración ciudadana.

¹¹ Los otros participantes invitados, en orden de premiación, fueron: 2^º premio, Jaime Roca; 3^º premio ex-aequo, Sánchez, Lagos y De la Torre, y J. Rodríguez Etcheto; 5^º premio: Alberto Prebisch. En la fuente consultada no hay comentarios valorativos del resto de propuestas participantes. No se ha podido obtener del ACA Actas oficiales del trabajo del jurado en dicho concurso, por lo que se ha apelado a lo publicado en la revista del Club al dar a conocer los resultados del mismo. *Automovilismo*, (julio, 1937), 212.

¹² No se ha podido obtener documentación del tercero al quinto premio, dada la inaccesibilidad al archivo del ACA. Tanto las imágenes del primer y segundo premio, como los breves considerandos del Jurado para emitir su dictamen, constan en la revista *Automovilismo*, 212 ya citada.

¹³ El lote que se da a los concursantes para proyectar la estación con sede provincial y garaje

correspondía a un solar ya adquirido por el ACA en un punto estratégico de la ciudad de Córdoba, en el cruce de dos importantes avenidas, Gral. Paz y Humberto Primo, las cuales permitían atravesar la ciudad de sur a norte y de este a oeste.

¹⁴ Retomamos aquí las consideraciones de Baczko en cuanto al imaginario social como “una de las fuerzas reguladoras de la vida colectiva, (...) una pieza efectiva y eficaz del dispositivo de control de la vida colectiva, y en especial del ejercicio del poder. (...) En el corazón mismo del imaginario social, en particular con el advenimiento y desarrollo del Estado, se encuentra el problema del poder legítimo, (...) de las representaciones fundadoras de la legitimidad” (Baczko, 1991, p. 28). Conscientemente, o no, estas operaciones que venimos estudiando por parte de YPF, el ACA, y la DNV, constituyen piezas centrales en la construcción de ese imaginario social para validar un poder ilegítimo –en este caso–, buscando introducir valores que permitan modelar conductas colectivas, a partir de formar un campo donde se articulan imágenes, ideas y acciones en base a la experiencia y los deseos, aspiraciones e intereses de los agentes sociales (Baczko, 1991).

Referencias

- A standardized filling station unit. (1931). *The Architectural Record*, 70 (6), 458.
- Actas de sesiones de la Comisión Directiva de la Sociedad Central de Arquitectos (1936). Actas de los días 16 de julio, 23 de julio, 30 de julio, y 13 de agosto. Buenos Aires.
- Actas de sesiones de la Comisión Directiva de la Sociedad Central de Arquitectos (1937). Acta del día 29 de abril. Buenos Aires.
- Aliata, F. (2013). *Estrategias proyectuales: los géneros del proyecto moderno*. Buenos Aires: Nobuko.
- Alvarez Prozorovich, F. (1991). *El sueño moderno en Buenos Aires (1930-1949)*. Tesis doctoral en Arquitectura, no publicada. Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, Barcelona, España. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/93412?locale-attribute=es>
- Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, Tercera serie (27), 107-137. Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/pdf/bihaar/n27/n27a04.pdf>
- Ballent, A. (2008). Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *Historia, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 15 (3), 827-847. Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v15n3/13.pdf>
- Ballent, A. & Gorelik, A. (2001). País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis. En A. Cattaruzza, (Dir. de tomo), *Nueva Historia Argentina* (Vol. VII), Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943) (pp. 141-200). Buenos Aires: Sudamericana.
- Baczko, B. (1991). *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Bullrich, F. (1963). *Arquitectura argentina contemporánea*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio de YPF (marzo, 1937). *Revista de Arquitectura*, 195, 126-134 y 145.
- Correspondencia oficial (mayo, 1929). *Revista de Arquitectura*, 101, 322-323.
- Curtis, N. (2011). *The Secrets of Architectural Composition*. New York: Dover Publications Inc. Reedición del original: *Architectural Composition*, Cleveland: J.H.Hansen, 1923.
- De Ponti, J. (Dir.) et alt. (2012). *Diseño, identidad y sentido: objetos y signos de YPF 1920-1940*. La Plata: Dicere.
- Entra en su fase definitiva el Plan ACA-YPF. (julio, 1937). *Automovilismo*, 212, s.p.
- Feal, N. (2014). *Antonio Vilar*. Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.
- Gorelik, A. (1987). La arquitectura de YPF, 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años 30. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo*, 25, pp. 178-201. Recuperado de: http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/anales/Anales_25.pdf
- Gorelik, A. (1996). La arquitectura moderna argentina condensada: Antonio Ubaldo Vilar, 1887-1966. *Cuadernos de Historia*, 7, 43-91. Recuperado de http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/cuadernos/Cuaderno_Historia_07.pdf
- Gorelik, A. (2001). Antonio Vilar. Peregrinazioni del moderno: Antonio Vilar e la rete di stazioni di servizio in Argentina, 1938-1943. *Casabella*, 695, 696, 64-73.
- Gutiérrez, R. & Ortiz, F. (nov-dic., 1972). La arquitectura en la Argentina: 1930-1970. *Hogar y Arquitectura*, 103, 17-86.
- Hitchcock, H. R. & Johnson, P. (1984). *El Estilo Internacional: Arquitectura desde 1922*. Murcia: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos. Edición original: *The International Style: Architecture since 1922*, W.W. Norton & Co. Inc., 1932.
- Informaciones: Concurso de proyectos para estaciones de servicio de YPF (agosto, 1936). *Revista de Arquitectura*, 188, 409.
- Jakle & Sculle (1994). *The gas station in America. Creating the North American landscape*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Liernur, J.F. (marzo, 1986). El discreto encanto de nuestra arquitectura, 1930-1960. *Summa*, 223, 60-79.

- Liernur, J.F. (2004). Moderna, Arquitectura. En J.F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades* (vol. I-n, pp. 141-157) Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.
- Lohof, B. (1974). The service station in America: the evolution of a vernacular form. En T. Schlereth, (Comp.) (1999), *Material Culture Studies in America, 1876-1976* (p. 251-258). Lanham: Altamira Press.
- Lönberg-Holm, K. (junio, 1930). Technical news and research: The gasoline filling and service station. *The Architecture Record*, 67 (6), 561-584.
- Ortiz, F. (1977). Los argentinos y la arquitectura, 1929-1977. *Nuestra Arquitectura*, 500, 21-30.
- Pickering, E. (1941). *Architectural Design*. New York: John Wiley & Sons. Edición original: 1933.
- Piglia, M. (2009). *Automóviles, Turismo y carreteras como problemas públicos: los clubes de automovilistas y la configuración de las políticas turísticas y viales en la Argentina (1918-1943)*. Tesis doctoral en Historia, no publicada, bajo la dirección de Anahí Ballent. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Buenos Aires, Argentina. Recuperada de: <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/1390>
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores.
- Quatremère de Quincy, A. (2007). *Diccionario de Arquitectura: voces teóricas*. (Traducción de Fernando Aliata y Claudia Schmidt). Buenos Aires: Nobuko.
- Scarone, M. (1970). *Antonio U. Vilar*, Buenos Aires: FADU-UBA-IAA.
- Schere, R. (2008). *Concursos 1826-2006*. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos.
- Schmidt, C. (1993). El carácter arquitectónico y la ruptura de la tradición clásica: un recorrido posible de la noción de carácter en la arquitectura argentina, Buenos Aires 1820-1940, *Seminario de Crítica*, 35. Recuperado de <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0035.pdf>.
- Schmidt, C. (1995). Mirada y recepción de las principales teorías y libros de imágenes. Algunos aspectos acerca de la tratadística de arquitectura en la Argentina (1820-1920). *Seminarios de Crítica*, 58. Recuperado de <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0058.pdf>.
- Sociedad Central de Arquitectos: extracto de las Actas de la CD, 2ª sesión de la CD septiembre 16 de 1925, *Revista de Arquitectura*, 59, 409.
- Sociedad Central de Arquitectos: extracto de las Actas de la CD, 19ª sesión de la CD julio 20 de 1928 (octubre, 1928). *Revista de Arquitectura*, 94, 479.
- Sociedad Central de Arquitectos: extracto de las Actas de la CD, 1ª sesión de la CD abril 17 de 1929 (junio, 1929). *Revista de Arquitectura*, 102, 379.
- Vilar, A. (enero, 1943). El ACA al servicio del país. *Nuestra arquitectura*, 162, 3-11.
- Villafañe, B. (1942). Las relaciones entre YPF y el Automóvil Club Argentino. Un convenio al servicio del país en plena lucha por la emancipación nacional. *Boletín de Informaciones Petroleras*, 220. Recuperado de https://www.academia.edu/5602366/Las_relaciones_entre_YPF_y_el_Automóvil_Club_Argentino_de_Benjamín_Villafañe_Chaves
- Witzel, K. M. (1992). *The American gas station: history & folklore of the gas station in american car culture*. Osceola: Motorbooks International Publishers.